



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

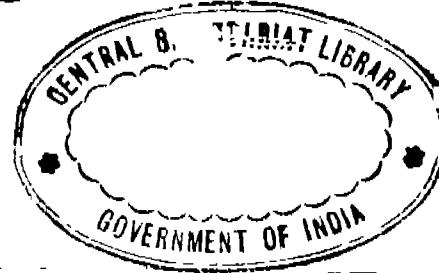
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 63]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 9, 2001/फाल्गुन 18, 1922

No. 63]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 9, 2001/PHALGUNA 18, 1922



महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/1/98-केपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कंडला पत्तन न्यास की पाइपलाइनों द्वारा ओल्ड कंडला में डर्टी ब्लास्ट टैक और खारीरोहर में हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) टर्मिनल के बीच पीओएल पदार्थों के अंतर-अंतरण के लिए प्रभारों का निर्धारण करता है।

अनुसूची

मामला सं १० टीएएमपी/1/98—केपीटी

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

.....

आवदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत एक प्रस्ताव से संबंधित है, जिसमें इस पत्तन के स्वामित्व वाली और प्रचालित 12" व्यास की पाइपलाइन के माध्यम से ओल्ड कंडला में डर्टी ब्लास्ट टैक (डीवीटी) से खारीरोहर में हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) टर्मिनल तक और विलोगत पीओएल पदार्थों के अंतरण के लिए प्रभार निर्धारित करने का अनुरोध किया गया है।

2.1 केपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

- (i) केपीटी नवंबर, 1995 से तेल कंपनियों की मांग पर पत्तन न्यास की 12" व्यास वाली पाइपलाइन द्वारा ओल्ड कडला में औयल जेटटी में स्थित डीबीटी से एचपीसीएल टर्मिनल खारीरोहर तक और विलोमतः पीओएल पदार्थों का अंतरण करता रहा है ।
- (ii) पीओएल पदार्थों के उपर्युक्त अंतरण के लिए पत्तन न्यास उक्त पाइप लाइन के वाल्वों के केवल प्रचालन पर व्यय करता है । तेल कंपनियों द्वारा स्थापित पंपों का पीओएल पदार्थों के अंतर-अंतरण के लिए उपयोग किया जा रहा है ।
- (iii) परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन, मूल्यहास, निवेश पर आय और अन्य प्रचालन व्यय को मानते हुए किराया प्रभारों के परिकलन के आधार पर 8 घंटे या उसके भाग के लिए प्रति पाली की दर 10915/-रुपए बैठती है ।
- (iv) तथापि, केपीटी बोर्ड ने दिनांक 26 मई, 1998 को आयोजित अपनी बैठक में 8 घंटे या उसके भाग के लिए प्रति पाली 10,800/-रुपए का प्रभार अनुमोदित किया है ।

2.2 इस पृष्ठभूमि में, केपीटी ने उक्त दो अवस्थितियों के बीच केपीटी पाइपलाइन्स के माध्यम से 8 घंटे या उसके भाग के लिए प्रति पाली 10,800/-रुपए की दर पर पीओएल पदार्थों के अंतरण के लिए प्रभारों का अनुमोदन करने के बास्ते इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है ।

3. एचपीसीएल इस सुविधा का एकमात्र प्रयोक्ता था । यह मामला एचपीसीएल को भेजा गया था । उसने निम्नलिखित मुख्य कारणों से उक्त प्रभार लगाने का विरोध किया है :-

- (i) एचपीसीएल ने एचएसडी लाने के लिए कंडला में उनकी बंकरिंग सुविधा का उपयोग करने के बास्ते मैसर्स जयसु शिपिंग कंप्रो प्राइवेट लिमिटेड के साथ 10 नवंबर, 1995 को एक करार ज्ञापन (एमओए) निष्पन्न किया था । केपीटी पत्तन पाइपलाइन के माध्यम से बार्ज से डर्टी ब्लास्ट टैंक और वहा से एचपीसीएल टर्मिनल को अंतरित संपूर्ण उत्पाद के लिए पहले ही 35/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर पर घाटशुल्क वसूल कर चुका है । प्रस्तावित अंतर-अंतरण प्रभार के कारण प्रयोक्ता से दोहरी वसूली होगी ।

(ii) प्रभारों के निर्धारण का प्रस्ताव पूर्व-प्रभाव से लागू नहीं हो सकता। यह केवल भावी प्रभाव से लागू हो सकता है।

(iii) बाज़ों से डर्टी ब्लास्ट टैंक में उत्पाद की दुलाई के कारण बाज़ों के फेरे के समय में सुधार हुआ है, जिससे केपीटी के राजस्व में वृद्धि हुई है।

(iv) केपीटी ने बढ़ते हुए पीओएल यातायात की जरूरतों को पूरा करने के लिए अतिरिक्त जेटिट्यों, कर्षणों (झाट) में वृद्धि, रात्रि नौवहन जैसी अतिरिक्त सुविधाएं स्थापित नहीं की हैं। अपर्याप्त सुविधाओं के दृष्टिगत एचपीसीएल को एचएसडी थ्रपुट को अधिकतम करने के लिए बार्ज दुलाई पद्धति को अपनाना पड़ा था।

(v) केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन बहुत अधिक हैं।

4.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई नई दिल्ली में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के समय एचपीसीएल ने निम्नलिखित अनुरोध किए थे :—

(i) मैसर्स जयसु शिपिंग कंपनी की पट्टाधारक कंपनी थी और उसे बार्ज और डर्टी ब्लास्ट टैंक की सुविधा प्राप्त थी।

(ii) यह कोई नेमी प्रचालन नहीं था, बल्कि अक्टूबर, 1995 से अगस्त, 1996 के बीच के लिए सीमित था।

(iii) एचपीसीएल घाटशुल्क का भुगतान कर रहा था। यह विवाद अंतर-अंतरण प्रभारों (आईटीसी) के बारे में था और वह भी केवल डर्टी ब्लास्ट टैंक के माध्यम से आईटीसी के संबंध में था।

(iv) एचपीसीएल को अतिरिक्त प्रनार की कोई जानकारी नहीं थी। यह अतिरिक्त प्रभार सरकार द्वारा भी स्वीकृत नहीं किया गया है। यदि एचपीसीएल को इस बारे में पहले जानकारी होती तो वे मैसर्स जयसु शिपिंग कंपनी प्राप्त लिमिटेड के साथ करार निष्पन्न नहीं करते।

(v) वर्ष 1995 की अधिसूचना में डॉल्फिन या डर्टी ब्लास्ट टैंक का उल्लेख नहीं है।

(vi) केपीटी का जनवरी, 1996 का पत्र 1995 की राजपत्र अधिसूचना के बारे में था। इसका इस विशेष प्रचालन से कोई संबंध नहीं था।

(vii) एचपीसीएल ने मैसर्स जयसु शिपिंग कंपनी प्राप्त लिमिटेड के साथ एक पैकेज सौदा किया था। केपीटी को एचपीसीएल को आईटीसी के बारे में स्पष्ट तौर पर बताना चाहिए था। यह संकट की स्थिति थी और उत्तर भारत में कभी को देखते हुए एचपीसीएल के सामने संकट की घड़ी आ रही थी। भारत सरकार ने भी आपातकालीन प्रचालनों के लिए आदेश दे दिया था। इसलिए, एचपीसीएल को नियमित जेटटी के अलावा डॉल्फिन का प्रयोग करना पड़ा था।

(viii) डॉल्फिन लगभग 2500 किलोली क्षमता का बार्ज है, जबकि डर्टी ब्लास्ट टैंक की क्षमता 4000 किलोली की है। यह एक सतत प्रचालन है। यह एक नियमित भंडारण सुविधा से अंतरण का मामला नहीं था। यह कम ज्वारभाटा के समय आपातकालीन सुविधा प्रदान करने का एक उपाय था, जब बार्ज को तत्काल बाप्स जाना पड़ता है। रिश्व भंडारण टैंक के मामले में पूरा टैंक खाली करना पड़ता है और तत्पश्चात पंपिंग करना होता है।

4.2 केपीटी ने निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :—

- (i) घाटशुल्क जेटटी/डॉल्फिन का प्रयोग करने पर लिया जाता है ।
- (ii) अंतर-अंतरण कार्य के लिए अतिरिक्त प्रभार है ।
- (iii) सरकार ने 1995 में अंतर-अंतरण प्रभार स्वीकृत किया था और इसे पूर्व-प्रभाव से लागू किया था ।
- (iv) एचपीसीएल अपना उत्पाद मध्यवर्ती डर्टी ब्लास्ट टैंक (जबकि अन्य सीधे लेते हैं) के माध्यम से जेटटी/डॉल्फिन से लेकर भंडारण स्थल तक ले जाता है । यदि एचपीसीएल इसे सीधे ले जाता, तब भी उसे घाटशुल्क का भुगतान करना पड़ता । केवल अंतर-अंतरण प्रभार का भुगतान नहीं करना पड़ता ।
- (v) विवाद अंतर-अंतर प्रभार (आईटीसी) के बारे में है और घाटशुल्क के बारे में नहीं ।
- (vi) सरकार की 1995 की स्वीकृति आईटीसी के लिए थी । इसमें डॉल्फिन शामिल नहीं था । अब प्रस्ताव डॉल्फिन से संबंधित है ।
- (vii) एचपीसीएल को यह जानकारी थी कि उसे आईटीसी का भुगतान करना है । केपीटी ने जनवरी, 1996 में एक बैठक बुलाई थी और एचपीसीएल को तदनुसार सूचित कर दिया था ।
- (viii) एचपीसीएल ने ओसीसी से अनुमति प्राप्त की थी । ओसीसी ने इसे अनुमति प्रदान कर दी थी, परंतु एचपीसीएल अभी तक भुगतान कर रहा था । एचपीसीएल को इसे अग्रिम तौर पर जमा करना था । पत्तन को देयताएं एचपीसीएल के शिपिंग खाते से वसूल करनी पड़ी थी ।
- (ix) इस प्रचालन के लिए विशेष अनुमति प्रदान की गई थी ।
- (x) ज्यारभाटे के कारण समय-सीमा डॉल्फिन पर लागू होती है और नियमित तेल जेटटी पर लागू नहीं होती ।
- (xi) यदि कोई शंका थी, तब एचपीसीएल को केपीटी से पूछना चाहिए था । आईटीसी के बारे में स्थिति स्पष्ट न किए जाने के लिए केपीटी को दोषी नहीं ठहराया जाना चाहिए ।
- (xii) करार में उल्लेख है कि एचपीसीएल को प्रचलित प्रभारों और भविष्य में लगाए जाने वाले प्रभारों का भुगतान करना होगा ।
- (xiii) डॉल्फिन में बार्ज प्रचालन के लिए डर्टी ब्लास्ट की सहायता (बैक-अप) आवश्यक है । यह एक निश्चित भंडारण केन्द्र है । यह कोई सतत प्रक्रिया नहीं है ।
- (xiv) एक विशेष पाइपलाइन बिछाई गई थी, जिसके लिए एचपीसीएल को अनुमति प्रदान की गई थी । हो सकता है कि मैसर्स जयसु शिपिंग कंपनी प्रा० लिमिटेड ने यह एचपीसीएल के ठेकेदार के रूप में बिछाई हो ।

5. संयुक्त सुनवाई के पश्चात, केपीटी से निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था :—

- (i) वर्ष 1995 में जल-भूतल परिवहन मंत्रालय को भेजे गए प्रस्ताव में क्या इसे पूर्व-प्रभाव से लागू करने का अनुरोध किया गया था ।

- (ii) क्या सरकार द्वारा पारित आदेश में इसे पूर्व-प्रभाव से लागू करने के सबंध में विशेष उल्लेख किया गया था ?
- (iii) क्या ब्लास्ट टैक अगस्त, 1996 के बाद से प्रयोग किया जा रहा है ?
- (iv) केपीटी को सशोधित लागत का परिकलन करना है, जिसकी एक प्रति इस प्राधिकरण और एचपीसीएल को भी भेजी जाएगी ?
- (v) क्या पाइपलाइन की लागत का पूर्ण मूल्यहास किया गया है ?
- (vi) क्या पाइपलाइन के पूजीगत मूल्य को चालू कीमतों पर लेना उचित होगा ?

5 2 केपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं —

- (1) यद्यपि, बोर्ड ने प्रभारों की पूर्व-प्रभाव से वसूली करने का विशेष रूप से अनुमोदन नहीं किया था, परतु कार्य अधिसूचना से पहले हो चुका था, इसलिए प्रभारों की वसूली की गई थी । वर्ष 1988 से पहले भी अनुमोदित दरों के मान पर अन्तर-अतरण प्रभार 7/-—रुपए प्रति टन की दर पर वसूल किए गए थे । बोर्ड का प्रस्ताव मत्रालय द्वारा अनुमोदित किया गया था और 29.9.1995 को सरकारी असाधारण राजपत्र में प्रकाशित किया गया था ।
- (ii) सरकार द्वारा पारित आदेश में ऐसा कोई विशेष उल्लेख नहीं किया गया है कि अतर-अतरण प्रभारों की पूर्व-प्रभाव से वसूली की जाए ।
- (iii) 22 अगस्त, 1996 के बाद डर्टी ब्लास्ट टैक से खारीरोहर स्थित एचपीसीएल टैक तथा पीओएल पदार्थों का कोई अतर-अतरण नहीं किया गया है ।
- (iv) बूस्टर प्रभारों को शामिल करते हुए सशोधित लागत केपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदन के पश्चात प्रेषित कर दी जाएगी ।
- (v) यद्यपि, पाइपलाइन अपने जीवन काल से अधिक कार्य कर चुकी है और पूर्ण मूल्यहास हो चुका है, इसलिए मूल्यहास पर विचार किया जाना चाहिए और यह निम्नलिखित कारणों के आधार पर चालू मूल्यों पर होना चाहिए ?
- (क) मूल्य-निर्धारण सिद्धात के आधार पर यद्यपि परिसपत्ति का जीवनकाल पूरा हो चुका है, फिर भी परिसपत्ति अभी भी प्रयोग में लाई जा रही है । मूल्यहास पर विचार किराया प्रभारों की लागत/दर के परिकलन के लिए किया जाएगा ।
- (ख) भारी प्रचालन एवं अनुरक्षण व्यय करके तथा पाइपलाइन को चालू स्थिति में रख कर परिसपत्ति के जीवनकाल को बढ़ाया गया है । वर्ष 1993-94 से 1997-98 के दौरान पाइपलाइन को चालू हालत में रखने के लिए पोर्ट ने भारी व्यय किया है । इसलिए, मूल्यहास के बाद भी पाइपलाइन के जीवनकाल को चालू मूल्यों पर लेना आवश्यक है ।

6 1 अपने सशोधित प्रस्ताव में केपीटी ने कर्मचारी और भड़ार प्रभारों में वृद्धि करके 8 घटे या उसके भाग की प्रति पाली के लिए 10,800/-रुपए की दर के मूल प्रस्ताव की तुलना में 8 घटे या उसके भाग की प्रति पाली के लिए 11,400/-रुपए की दर पर प्रभार का सुझाव दिया है । इसके अलावा, अलग-अलग हार्सपावर के डीजल/विजली के पपों के लिए भी अलग प्रभार शामिल किए गए हैं । केपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित

प्रभारों का संशोधन उसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में बूस्टर पंपों के उपयोग के लिए प्रभारों को शामिल न किए जाने के संबंध में लेखा परीक्षा की आपत्ति के आलोक में किया गया है। प्रभारों का परिकलन करने के लिए मूल पूंजीगत लागत पर 10.05% की दर पर ब्याज, मूल पूंजीगत लागत पर 6% की दर पर आय, आज की लागत पर मूल्यहास्त, मरम्मत और नवीकरण की लागत (आज की लागत पर $3\frac{1}{3}\%$), आकस्मिक प्रभार (मरम्मत और नवीकरण की लागत पर 15% की दर पर) और पर्यवेक्षण प्रभारों (मरम्मतों और आकस्मिक प्रभारों पर 20% की दर पर) को शामिल किया गया है।

62 केपीटी का संशोधित प्रस्ताव नीचे दिया गया है।

क्रम संख्या	संयंत्र का नाम	इकाई	दर (रुपए)
1	केपीटी की 12" व्यास वाली पाइपलाइन के माध्यम से ओल्ड कंडला मे डर्टी ब्लारट टैक से खारीरोहर स्थित एचपीसीएल टर्मिनल और विलोमत पीओएल पदार्थों का अंतरण	घंटे या उसके भाग की प्रति पाली	11,400/-
2.	12" व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़े डीजल चालित 600 एचपी पप के लिए किराया प्रभार	प्रति घंटा या उसका भाग	650/-
3	12" व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़े 519 एचपी के बिजली पंप के लिए किराया प्रभार	प्रति घंटा या उसका भाग	400/-
4.	16" व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़े 519 एचपी के बिजली पंप के लिए किराया प्रभार	प्रति घंटा या उसका भाग	400/-
7.	संशोधित प्रस्ताव एचपीसीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। इस वीच, केपीटी परिसर में एक और सयुक्त सुनवाई 20 सितम्बर, 99 को आयोजित की गई थी। इस सयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :		

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- इस प्रचालन के घाटशुल्क में पाइपलाइन के प्रयोग के लिए प्रभार शामिल है। जेटटी से एचपीरीएल टर्मिनल तक के लिए 35/-रुपए पीएमटी के प्रभार में 10 किमी 10 लम्बी पाइपलाइन शामिल है।
- डॉल्फिन से एचपीसीएल टर्मिनल तक अपना उत्पाद ले जाने में केपीटी के अधिष्ठापनाओं की अक्षमता के कारण एचपीसीएल को मजबूरीवश मैरसर्स जयसु शिपिंग को प्रा० लिमिटेड के साथ अनुबंध करना पड़ा था।
- चूंकि, पत्तन ने कोई अतिरिक्त सेवा नहीं दी थी, इसलिए अतिरिक्त प्रभार का मागला नहीं बनता। इसके विपरीत, एचपीसीएल को मजबूरीवश अतिरिक्त व्यय करना पड़ा था। इसलिए, एचपीसीएल को कुछ वापसी अदायगी की जानी चाहिए।

(iv) डीबीटी का स्वामित्व केपीटी के पास है, परंतु, उन्होंने इसे मैसर्स जयसु शिपिंग कं0 प्रा0 लिमिटेड को पट्टे पर दिया था । मैसर्स जयसु शिपिंग कं0 प्रा0 लि�0 ने डीबीटी के उपयोग के लिए केपीटी को भुगतान किया था । एचपीसीएल ने डीबीटी के प्रयोग के लिए मैसर्स जयसु शिपिंग कं0 प्रा0 लिमिटेड के साथ अलग करार किया है । इसलिए, अंतर-अंतरण प्रभार (आईटीसी) का औचित्य सिद्ध करने के लिए कोई 'अंतरण' नहीं है ।

(v) घूंकि, इस प्रचालन के कारण पोतों के फरों के समय में तेजी आई है, जिससे केपीटी को लाभ पहुंचा है ।

(vi) एचपीसीएल को प्रचालनों के आरंभ होने पर अतिरिक्त प्रभार के बारे में कोई 'नोटिस' नहीं मिला है ।

(vii) केपीटी ने केंद्रीय सरकार की स्वीकृति प्राप्त नहीं की थी । इस प्रकार, पत्तन द्वारा दाया की गई दर शून्य है ।

(viii) लेखाकरण/लागत निर्धारण के लिए अपनाया गया सिद्धांत गलत है ।

(ix) केपीटी ने निवेश का पूरा भुगतान किए जाने के बाद भी 'मूल्यहास' का दाया किया है ।

(x) केपीटी ने 40% वृद्धि पर वर्तमान लागत पर मूल्यहास का परिकलन किया है — जोकि बहुत अधिक है । पत्तन ने इसके आधार का स्पष्टीकरण नहीं दिया है ।

(xi) लागत निर्धारण (आपत्तिजनक) भी पत्तन द्वारा एकतरफा संशोधित किया गया है ।

(xii) केपीटी ने एचपीसीएल का पैसा रोक रखा है । केपीटी को उक्त राशि वापिस करने का आदेश दिया जाए । भुगतान, यदि आवश्यक हुआ, टीएमपी द्वारा निर्णय किए जाने के बाद किया जाएगा ।

(xiii) केपीटी ने आबंटन पत्र के खंड 15 और 26 को आधार बनाया है । खंड 15 में केवल घाटशुल्क है । इसमें आईटीसी शामिल नहीं है ।

(xiv) एचपीसीएल को अतिरिक्त प्रभार की जानकारी नहीं थी । स्पष्टतः, केपीटी को स्वयं भी इसकी जानकारी नहीं थी । अन्यथा, आबंटन पत्र में इसका उल्लेख होता ।

(xv) खंड 26 में 'नियमों और विनियमों' का उल्लेख है । आईटीसी को उसमें शामिल नहीं किया जा सकता ।

(xvi) 35/-रुपए प्रति मी0 टन में घाट से 10 किमी0 दूर स्थित टर्मिनल तक की दूरी शामिल है । यदि एचपीसीएल 200 मी0 की दूरी पर किसी भ्यवर्ती टैंक तक जाता है, तब केपीटी 35/-रुपए प्रति मी0 टन और अतिरिक्त आईटीसी किस आधार पर वसूल कर सकता है ।

(xvii) केपीटी के लागत निर्धारण में केवल डीबीटी तक की पाइपलाइन शामिल होनी चाहिए और 10 किमी0 की पाइपलाइन नहीं ।

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

(i) वर्तमान प्रचालन के कारण एचपीसीएल ने विलंब शुल्क की बचत की है । एचपीसीएल को अपनी रिफाइनरी चालू रखने के लिए अधिक सामग्री प्राप्त हुई है ।

(ii) आईटीसी के संदर्भ में स्वामित्व का हस्तांतरण सुसंगत नहीं है । 'वाल्वों का प्रचालन' आवश्यक है । इंडियन ऑयल कारपोरेशन जेटटी से एफएसटी और वहां से खारीरोहर तक के लिए आईटीसी का भुगतान करता है, जबकि सभी टैंक उसके रवानित्व में हैं ।

- (iii) मैसर्स जयसु शिपिंग कंपनी प्रा० लि० ने डीबीटी इस प्रचालन के लिए भंडार करने के बास्ते लिया था । एचपीसीएल ने केपीटी पाइपलाइनों का प्रयोग किया और केपीटी को बाल्यों का प्रचालन करना पड़ा । आईटीसी बाल्यों के प्रचालन और बूस्टर पंपों के उपयोग से संबंधित है ।
- (iv) यह कोई सतत प्रचालन नहीं है । बार्ज डीबीटी में पेट्रोलियम पदार्थ छोड़ता है । तत्पश्चात, डीबीटी से एचपीसीएल के लिए पंपिंग होती है और उस पर आईटीसी वसूल किया जाता है ।
- (v) स्थानीय (रेजीडेंट) लेखा परीक्षा अधिकारी ने आईटीसी वसूल न किए जाने पर आपत्ति की है ।

8.1 संयुक्त सुनवाई के बाद एचपीसीएल को विशेषकर केपीटी द्वारा किए गए आपत्तिजनक लागत निर्धारण से संबंधित मुद्दे शामिल करते हुए लिखित अनुरोध प्रस्तुत करने के लिए तीन सप्ताह का समय दिया गया था । अपने लिखित अनुरोध में एचपीसीएल ने निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) केपीटी का दावा रद्द किया जाना चाहिए क्योंकि दर केंद्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत नहीं की गई थी और न ही एमपीटी अधिनियम की धारा 52 के अधीन बोर्ड द्वारा सरकारी राजपत्र में प्रकाशित की गई थी
- (ii) 12" व्यास वाली पाइपलाइन के प्रयोग के लिए प्रभार बताते हुए दी गई सेवाओं के लिए केपीटी द्वारा वसूल किए गए शुल्क की क्षतिपूर्ति के लिए भी कोई घटक नहीं रखा गया है । एचपीसीएल को डॉल्फिन जेटटी से डीबीटी के लिए पाइपलाइन के अतिरिक्त प्रयोग के लिए आईटीसी का भुगतान करने के लिए कहा गया है, जिसके लिए केवल 200 मीटर लम्बी पाइपलाइन और संबद्ध बूस्टर तथा बाल्यों का अतिरिक्त प्रयोग किया गया है । अतिरिक्त सेवा, यदि कोई है, केवल 200 मी० लम्बी पाइपलाइन और उससे संबद्ध बाल्य से संबंधित है तथा 12" व्यास वाली 10 किमी० लम्बी पूरी पाइपलाइन के लिए नहीं है (जिसके प्रयोग को 35/-रुपए प्रति मी० टन की दर पर वसूल किए जा रहे घाटशुल्क में शामिल किया जा सकता था) ।
- (iii) केपीटी 12" व्यास वाली पाइपलाइन की मरम्मत, रख—रखाव और अन्य ऊपरिव्ययों सहित मूल पूँजीगत लागत पर आय के साथ मूल पूँजीगत लागत पर व्याज वसूल नहीं कर सकता और इसके साथ—साथ आज के मूल्यों पर प्रतिस्थापन लागत पर एचपीसीएल पर समानुपातिक मूल्यहास भारित नहीं कर सकता । यह सभी लेखा मानदंडों और सिद्धांतों के विरुद्ध है । स्वीकार न करते हुए भी यह मान लेते हैं कि एचपीसीएल से 12" व्यास वाली पाइपलाइन के प्रयोग के लिए वसूली की जाए, परंतु प्रतिस्थापन लागत पर मूल्यहास वसूल नहीं किया जा सकता ।
- (iv) केपीटी ने मूल पूँजीगत लागत उपलब्ध नहीं कराई है । इसी प्रकार पाइपलाइन की वर्तमान लागत भी उपलब्ध नहीं कराई गई है और उसका कोई प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है । मूल पूँजीगत लागत और वर्तमान लागत के मात्र आंकड़ों का उल्लेख किया गया है, कोई पर्याप्त दस्तावेज नहीं दिए गए है ।
- (v) 40% वृद्धि प्रतिवर्ष का घटक जोड़ते हुए वर्तमान लागत परिकलित की गई है, जोकि बहुत अधिक है । यह सर्वविदित है कि संपूर्ण इस्पात उद्योग पिछले 10 वर्ष से भी अधिक समय से मंदी के दौर से गुजर रहा है, तब दरों में वृद्धि, यदि कोई है, वह अधिकतम 2% से 3% प्रतिवर्ष हो सकती है और निश्चित तौर पर 40% प्रतिवर्ष नहीं ।
- (vi) पर्याप्त व्यवस्था को नियत प्रभारों में मरम्मत, नवीकरण और आकस्मिक प्रभारों का 20% और कर्मचारी तथा स्टोर प्रभारों के रूप में दोहराया गया है । इसकी अनुमति नहीं दी जा सकती

और इसे रद्द किया जाना चाहिए । इसके अलावा, 20% पर्यवेक्षण प्रभार मान्य लागत निर्धारण सिद्धांतों के अनुसार लागत केवल 10% संघटक के रूप में सामान्य मानक या ऊपरिव्यय से अधिक है ।

- (vii) उल्लिखित आकर्षिक प्रभारों को रद्द किया जाए, क्योंकि यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि ये आकर्षिक प्रभार किस संबंध में हैं ।
- (viii) 20% की दर पर प्रबंध और सामान्य प्रशासन ऊपरिव्यय बहुत अधिक हैं, क्योंकि सामान्यतया प्रबंध और सामान्य प्रशासन ऊपरिव्यय के रूप में लागत का 10% ही वसूल किया जाता है ।
- (ix) मूल्यहास के प्रयोजनार्थ पाइपलाइन का जीवनकाल 20 वर्ष माना गया है, जोकि गलत है, क्योंकि इसे इस तथ्य से देखा जा सकता है कि वर्तमान पाइपलाइन पहले ही 23 वर्ष चल चुकी है । इस दृष्टि से मूल्यहास लागत भी गलत है ।
- (x) समय के उपयोग अर्थात् 12" व्यास वाली पाइपलाइन के उपयोग के लिए विशेष पाली या घंटों के आधार पर वसूली लागत निर्धारण के सिद्धांत घाटशुल्क प्रभारों से भिन्न हैं, जोकि प्रति टन आधार पर भारित किए जा रहे हैं, इस प्रकार कोई एकरूपता नहीं है । इस कारण भी प्रशुल्क निर्धारण के लिए परिकलन की इस पद्धति की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए ।

8.2 केपीटी ने एचपीसीएल द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपने प्रेक्षण 14 मार्च,2000 को प्रस्तुत कर दिए हैं । केपीटी की टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है ।

- (i) केपीटी को भावापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 52 के अधीन प्रशुल्क की पूर्व स्वीकृति की अपेक्षाओं की पूरी जानकारी है । इस मामले में, तेल सकट के कारण एचपीसीएल को सेवाएं तत्काल उपलब्ध कराई जानी थी और दरों के मान की स्वीकृति में काफी समय लग जाता । इसलिए, गुजरात सरकार के अक्तूबर,1996 के सरकारी राजपत्र में प्रकाशित अंतर—अंतरण प्रभारों के पहले ही अनुमोदित दरों के मान पर आधारित 8 घंटे या उसके भाग की प्रति पाली के लिए 10,820/-रुपए के “अनंतिम अंतर—अंतरण के प्रभार” वसूल किए गए हैं । ओल्ड कांडला रिथैट डर्टी ब्लास्ट टैक से खारीरोहर स्थित एचपीसीएल और विलोमतः 12" व्यास वाली पाइपलाइन के माध्यम से पीओएल पदार्थों के अंतरण के लिए अंतर—अंतरण प्रभारों के लिए दर को बोर्ड से अनुमोदनार्थ भेजा गया था । एक बार सेवाएं प्रदान कर दी गई हैं, इसलिए केपीटी को भुगतान करने के लिए एचपीसीएल बाध्य है ।
- (ii) डॉल्फिन के साथ—साथ ऑयल जेट्टी के पास पोत बर्थिंग के लिए पोत को कुछ भी दूरी होते हुए घाटशुल्क प्रभारों के रूप में 35/-रुपए प्रति टन की दर पर भुगतान करना होता है । मैसर्स एन.पी. पटेल स्टोरेज टैक और मैसर्स केसर एंटरप्राइजेज स्टोरेज टैक भी 35/-रुपए प्रति टन के उसी घाटशुल्क का भुगतान कर रहे हैं । डॉल्फिन से डर्टी ब्लास्ट टैक में छोटे पोत से उत्तरार्द्ध का प्रचालन भी घाटशुल्क प्रभारों के अंतर्गत आता है और उत्पाद के बाद में डर्टी ब्लास्ट टैक से खारीरोहर स्थित एचपीसीएल टर्मिनल में अंतरण का कार्य अंतर—अंतरण प्रभारों के अंतर्गत आता है ।
- (iii) मरम्मत, रख—रखाव और ऊपरिव्ययों सहित मूल पूँजीगत लागत पर आय के साथ—साथ मूल पूँजीगत लागत पर ब्याज किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए जारी सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार वसूल किया गया है ।

(iv) पुनर्स्थापन लागत पर मूल्यहास एमपीआरसी रिपोर्ट और टीएमपी के दिशानिर्देशों के आधार पर लगाया गया है। प्रभारों के लागत निर्धारण में विचार की गई पाइपलाइन की लागत वर्तमान बाजार दरों पर वसूल की गई थी, जोकि वर्तमान बाजार दरों पर 4,13,90,000/- रुप्पे बैठती है। (वर्तमान बाजार मूल्य पर आधारित मूल लागत के ब्योरे केपीटी की टिप्पणियों के साथ संलग्न हैं)।

(v) 20 वर्ष के जीवनकाल के साथ मूल पूंजीगत लागत पर यदि 40% की वृद्धि प्रतिवर्ष मान ली जाए और उतने वर्षों के लिए मरम्मत एवं रखरखाव की पर्याप्त राशि हिसाब में ली जाए, तब भी वर्तमान लागत न्यायोचित से भी बढ़कर है।

(vi) दो स्थानों पर पर्यवेक्षण प्रभार और उपस्करों के लिए किराया प्रभार सरकार द्वारा बनाई गई नीति के अनुसार निर्धारित किए गए हैं। इसलिए, केपीटी स्वयं कम वसूली नहीं कर सकता। केपीटी निर्माण कार्यों के लिए 20.75% की दर पर पर्यवेक्षण प्रभार और उपस्करों के किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए 20% की वसूली करता है, जबकि कें.लो.नि.वि. की पर्यवेक्षण प्रभारों की 23 3/4% की दर पर सीमा है।

(vii) आकस्मिक प्रभारों और प्रबंध तथा सामान्य प्रशासनिक ऊपरिव्ययों की वसूली सरकारी दिशानिर्देशों और फार्मेट के अनुसार की जाती है।

(viii) उचित रखरखाव और ध्यान रखने से पाइपलाइन का जीवनकाल बढ़ गया है, यद्यपि पाइपलाइन का जीवनकाल 20 वर्ष दर्शाया गया है। वर्तमान लागत का मूल्यहास सरकारी अनुमोदित फार्मेट के अनुसार लिया गया है।

(ix) किराया प्रभारों का परिकलन गुजरात सरकार के असाधारण राजपत्र के अनुसार सरकार द्वारा यथानुमोदित एफएसटी से खारीरोहर में तेल कंपनियों तक और खारीरोहर में विभिन्न कंपनियों के टर्मिनल से अंतर-अंतरण प्रभारों के लिए पाली के आधार पर किया जाता है। इसके अनुसार ही एचपीसीएल पर अंतर-अंतरण प्रभार लगाए गए हैं।

(x) घाटशुल्क प्रभार मात्रा संबंधी कारक पर आधारित हैं और पीओएल उत्पादों के अंतरण के लिए प्रभार समय उपयोग कारक पर आधारित हैं तथा इसलिए इनकी तुलना नहीं की जा सकती। इसके अलावा, घाटशुल्क प्रभार प्रति टन इकाई पर आधारित हैं, जबकि पीओएल पदार्थों के अंतरण के प्रभार मूल्य आधारित हैं, जिसका अर्थ है कि मूल्य प्रदान की गई सेवाओं के मूल्य और प्रयोक्ता की भुगतान की मात्री गई योग्यता तथा इच्छा के अनुसार निर्धारित किए गए हैं।

9. उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर और इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) यह प्रचालन केवल एक ही वार 10 नवंबर, 1995 से अगस्त, 1996 तक किया गया था। यह प्रचालन उत्तर भारत में डीजल आपूर्ति की कमी को पूरा करने और ऐसी आपूर्ति में तेजी लाने के भारत सरकार के निर्देश के मद्देनजर किया गया था।

(ii) एचपीसीएल ने उतारे गए कार्गो पर घाटशुल्क का पहले ही भुगतान कर दिया है। यह प्रस्ताव केपीटी पाइपलाइनों के माध्यम से डर्टी ब्लास्ट टैंक से खारीरोहर तक एचएसडी के अंतर-अंतरण के लिए प्रशुल्कों का निर्धारण करने से संबंधित है। एचपीसीएल ने यह तर्क देते हुए कि ऐसा

अंतरण प्रदत्त घाटशुल्क में शामिल किया गया मानते हुए, इस प्रस्तावित प्रभार को विवादित बना दिया है।

केपीटी की घाटशुल्क अनुसूची में ऐसी कोई शर्त नहीं है कि खारीरोहर में तेल कपनियों के भड़ारण टैंकों तक पत्तन की पाइपलाइनों के माध्यम से किया गया उत्पादों का अंतरण पीओएल पदार्थों पर लागू घाटशुल्क में शामिल है। केपीटी का यह तर्क की एचपीसीएल ने अपने भंडारण टैंकों तक पीओएल पदार्थ के अंतरण के लिए केपीटी की पाइपलाइनों का प्रयोग किया था, जिसके कारण वे अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं, उस पर विचार किया जा सकता है। दरों के मान में कोई विशेष शर्त न होने पर लगाए गए घाटशुल्क में बर्थ/जेटटी में कार्गो के प्रहस्तन को शामिल किया गया माना जा सकता है। तत्पश्चात, पार्श्विक ढुलाई एक अलग कार्य होगा और यदि इसके लिए पत्तन की संपत्तियों का प्रयोग किया जाता है, तब पत्तन द्वारा एक अलग प्रभार की मांग करना न्यायोद्धित हो सकता है। प्रसंगवश, इसी प्रकार के प्रचालन के लिए इंडियन ऑयल कंपनी तटीय टर्मिनल से खारीरोहर भंडारण टैंकों तक अंतर-अंतरण प्रभारों का भुगतान करता है और ऐसे अंतरण के लिए केपीटी के दरों के मान में एक विशेष प्रभार निर्धारित किया गया है। केपीटी ने केवल इस सिद्धांत को एक तेल कंपनी के मामले में अपनाए जाने पर अन्य तेल कंपनी द्वारा किए जा रहे इसी प्रकार के प्रचालन के लिए लागू करने का विरोध किया है। यदि केपीटी ऐसा नहीं करता, तब उसे पक्षपाती होने का दोषी माना जाता। इसे देखते हुए, पीओएल पदार्थों के अंतर-अंतरण के लिए अलग प्रभार निर्धारित करने के बारे में कोई संदेह नहीं हो सकता।

- (iii) जयसु शिपिंग को डीबीटी के पट्टे का एचपीसीएल द्वारा उल्लेख करना सही है। डीबीटी का पट्टा उसे मध्यवर्ती भंडारण केन्द्र के रूप में प्रयोग करने के लिए है। प्रस्तावित लेवी केपीटी की पाइपलाइनों का प्रयोग करने और पाइपलाइन वाल्वों का प्रचालन करने पर केपीटी द्वारा किए जाने वाले व्यय की प्रतिपूर्ति करने के लिए है।
- (iv) केपीटी, अपने प्रस्तावों, मूल अथवा संशोधित में कहीं भी यह उल्लेख नहीं किया है कि प्रचालन किए जाने की वास्तविक अवधि के लिए लागू किए जाने के बारे प्रस्तावित दरों को पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित किया जाना आवश्यक है। किसी भी स्थिति में, प्रस्ताव पूर्व-प्रभाव से ही अनुमोदित करना होगा, क्योंकि भूतलक्षी प्रभाव से यह निरर्धक रहेगा, चूंकि उक्त प्रचालन अगस्त, 1996 के बाद से बंद है।
- (v) इस प्रकार की लेवी की जानकारी न होने का एचपीसीएल का तर्क और इस प्रभार की रूचभा देने का दायित्व केपीटी पर डालना अस्वीकार्य है। यह उल्लेखनीय है कि केपीटी इस बात पर कायम है कि उसने अंतर-अंतरण प्रभारों के भुगतान के बारे में एचपीसीएल को जनवरी, 1996 में सूचित किया था। केपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि एचपीसीएल ने इस प्रभार का भुगतान करने के लिए ओसीसी से अनुमति प्राप्त की थी। केपीटी की इस घोषणा से एचपीसीएल ने इन्कार नहीं किया है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि संवंधित अवधि में केपीटी के दरों के गान में तटीय टर्मिनल से खारीरोहर तक अंतर-अंतरण प्रभार लगाने के लिए प्रावधान था। आपात परिस्थितियों में किए जाने वाले किसी नए प्रचालन की पत्तन द्वारा निशुल्क अनुमति नहीं दी जा सकती, चाहे उसके दरों के मान में इसके लिए विशेष उल्लेख न किया गया हो। कोई भी पत्तन केवल इस आधार पर कि नए प्रचालन पर प्रभार लगाने के लिए उराके दरों के मान में कोई प्रावधान

नहीं है, आपातकालीन प्रचालन आरंभ करने से मना नहीं कर सकता। केपीटी ने डीबीटी के माध्यम से खारीरोहर तक के लिए एचएसडी के प्रहस्तन की अनुमति दी थी और इसी प्रकार के प्रचालन के लिए अपने दरों के मान में उल्लिखित दर पर अनंतिम प्रभार लगाए थे। यह उल्लेखनीय है कि इसी प्रकार के प्रचालनों के लिए दरें राजपत्र में 29 सितम्बर, 1995 अर्थात् एचपीसीएल प्रचालन की शुरुआत से काफी पहले अधिसूचित की गई थीं। इसे देखते हुए, दरों के पूर्व-प्रभाव से निर्धारण के संबंध में एचपीसीएल की आपत्ति रद्द की जानी चाहिए।

(vi) दर के पूर्व-प्रभाव से निर्धारण की उपर्युक्त स्थिति के बाबजूद भी केपीटी द्वारा प्रशुल्क संबंधी मामलों में लापरवाही से कार्रवाई किए जाने का विशेष उल्लेख करना जरूरी हो जाता है। इस मामले में प्रचालन नवंबर, 1995 में आरंभ हुआ था। चूंकि, अनुमोदित दरें उपलब्ध नहीं थीं, इसलिए केपीटी ने इसी प्रकार के प्रचालन के लिए उपलब्ध दरों को अनंतिम रूप से तत्काल लागू कर दिया। तत्पश्चात्, केपीटी को यह अनुभव करने में लगभग 3 वर्ष लग गए कि उसके द्वारा अपनाया गया अंतरिम तरीका सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करके नियमित कर दिया जाना चाहिए। यह कारण कि उसने इस प्रचालन की शुरुआत के बाद एक तर्कसंगत अवधि के भीतर नियमित दर अनुमोदित कराने के लिए संबंधित प्राधिकारी से संपर्क क्यों नहीं किया, पत्तन किसी स्थीकार्य औचित्य के साथ संभवतः इसका स्पष्टीकरण नहीं दे सकता।

अनंतिम प्रभार लगाने और दरों का पूर्व-प्रभाव से संशोधन/निर्धारण करने के लिए बाद में इस प्राधिकरण से संपर्क करने में केपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति पर इस प्राधिकरण ने कुछ अन्य मामलों में तीखी टिप्पणियां की हैं। केपीटी को यह नोट करना चाहिए कि यह प्राधिकरण जब तक विचारार्थ कोई विशेष स्थिति ना हो, तब तक प्रशुल्कों के पूर्व-प्रभाव से संशोधन के लिए केपीटी के किसी भी प्रस्ताव को स्थीकार नहीं करेगा और यदि पत्तन फिर भी भविष्य में यही तरीका अपनाता है, तब वह ऐसा अपने जोखिम और जिम्मेदारी पर करेगा।

(vii) एचपीसीएल ने तर्क दिया है कि केपीटी डॉल्फिन जेटटी से डर्टी ब्लास्ट टैक तक पाइपलाइन के अतिरिक्त उपयोग के लिए तर्कसंगत प्रभार वसूल कर सकता है। उसका तर्क है कि अतिरिक्त सेवा, यदि कोई है, इस पाइपलाइन के 200 मीटर तक सीमित है और केपीटी की 12" व्यास वाली पाइपलाइन की पूरी 10 किमी 10 लम्बाई के लिए नहीं है।

डीबीटी से खारीरोहर तक केपीटी की 12" व्यास वाली पाइपलाइन साझा प्रयोक्ता सुविधा के रूप में देखी जाती है। केपीटी किसी प्रदान की गई अतिरिक्त सेवा के लिए न हो कर बल्कि इस सुविधा के प्रयोग के लिए प्रतिपूर्ति की मांग कर रहा है। डीबीटी-खारीरोहर पाइपलाइन की पूरी लागत एचपीसीएल से वसूल नहीं की जानी चाहिए। प्रस्ताव यह है कि इस पाइपलाइन के प्रयोग के लिए किराया प्रभार उपयोग समय के आधार पर निर्धारित किया जाए। जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है कि कार्गो पर लगाया गया घाटशुल्क उत्पादों के अंतरण के लिए डीबीटी से खारीरोहर तक पाइपलाइन के उपयोग के लिए नहीं है। एचपीसीएल इस बात से इंकार नहीं कर सकता कि उसने खारीरोहर स्थित अपने उत्पादों के अंतरण के लिए इस पाइपलाइन का उपयोग नहीं किया है। इसे देखते हुए, इसे एचपीसीएल के उत्पादों की दुलाई में लगे पाइपलाइन के घंटों के समानुपातिक आधार पर पाइपलाइन की पूरी लंबाई के लिए किराया प्रभारों का भुगतान करना है।

(viii) आईओसी तटीय टर्मिनल के इसी प्रकार के प्रचालनों के लिए उपलब्ध समान दरों के मद्देनजर केपीटी ने आरंभ में अतर-अंतरण के लिए 10,800/-रुपए प्रति पाली की दर प्रस्तावित की थी।

बाद में, अंतरण प्रचालन में प्रयुक्त बूस्टर पंपों के उपयोग के लिए वसूली न करने के बारे में लेखापरीक्षा की अपतियों के मद्देनजर पत्तन ने दरों को संशोधित कर दिया है। पत्तन की पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए अंतर-अंतरण प्रभार के अलावा पीओएल पदार्थों के अंतरण के बास्ते प्रयुक्त पत्तन के पंपों के लिए प्रभार लगाना तर्कसंगत दिखाई देता है।

(ix) एचपीसीएल ने केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलनों पर आपत्ति की है। एक प्रमुख आपत्ति यह है कि पाइपलाइन का पूर्णतया मूल्यहास हो चुका है और इसलिए मूल्यहास लागत पर विचार नहीं किया जा सकता। यह भी जानना चाहिए कि सेवा में लगाई गई परिसंपत्ति का मूल्य सेवा की लागत के निर्धारण के लिए आवश्यक होता है। इस तथ्य के बावजूद कि इसका पूरा मूल्यहास (लेखाकरण की दृष्टि से) हो चुका था, तब भी एचपीसीएल ने इस सुविधा का बास्तविक उपयोग किया था। यह उल्लेखनीय है कि एचपीसीएल इस सुविधा का स्थाई प्रयोक्ता नहीं था और इसलिए इसने विगत में परिसंपत्ति के मूल्यहास में योगदान नहीं दिया था। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि कोई भी भारतीय पत्तन सीमान्तिक लागत निर्धारण के सिद्धांतों का अनुसरण नहीं करता है। इसे देखते हुए, इस मामले में ऐसे दृष्टिकोण को तर्कसंगत रूप में अपनाया नहीं जा सकता।

तथापि, केपीटी ने मूल्यहास निकालने के लिए परिसंपत्ति की प्रतिस्थापन लागत पर विचार किया है। लागत आधारित प्रशुल्कों का निर्धारण करते समय यह प्राधिकरण प्रतिस्थापन लागत आधार की बजाए ऐतिहासिक मूल्य पर मूल्यहास और केवल पूँजीगत लागत पर विचार करता रहा है। एम.एल. सूरजबाड़ी के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण से संबंधित केपीटी के मामले में इस मुद्दे पर विशेष रूप से कार्रवाई की गई थी और इस प्राधिकरण ने परिसंपत्तियों के ऐतिहासिक मूल्य के आधार पर लागत निर्धारण करना जारी रखने का निर्णय किया था। प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई जा रही सामान्य पद्धति के अनुसार वर्तमान मामले में भी परिसंपत्तियों के मूल्यहास के संबंध में ऐतिहासिक मूल्य पर विचार किया जाना है। तदनुसार, केपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलनों को इस सीमा तक संशोधित किया गया है।

(x) केपीटी ने मरम्मत और नवीकरण लागत का अनुमान भी परिसंपत्ति की प्रतिस्थापन लागत के आधार पर लगाया है। मूल्यहास के संबंध में उपर्युक्त इन्हीं कारणों से इस मद को भी परिसंपत्ति की मूल लागत के अनुसार संशोधित किया गया है।

(xi) केपीटी द्वारा इस मामले में लागत परिकलनों में माने गए विभिन्न ऊपरिव्ययों के प्रतिशत विगत अवधि के लिए 'बास्तविक' की तुलना में उचित नहीं हैं। तथापि, यह देखा गया है कि ये प्रतिशत वही हैं, जो केपीटी ने कुछ अन्य मामलों में फ्लोटिंग क्राफ्ट और उपस्कर के किराया प्रभारों का परिकलन के लिए प्रयोग किए थे। इसे देखते हुए, केपीटी द्वारा विचारित ऊपरिव्ययों के प्रतिशत का संशोधन करना आवश्यक नहीं है और इस संबंध में एचपीसीएल की आपत्तिया रद्द की जाती है। इसी प्रकार, केपीटी द्वारा विचारित लगी हुई पूँजी पर आय (आरओसीई) अन्य पत्तनों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दृष्टिकोण के अनुसार है और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

(xii) केपीटी ने लागत परिकलन पर आधारित निकाले गए किराया प्रभारों और प्रस्तावित दरों के इन आंकड़ों को निकटतम 50/-रुपए में पूर्णांकित किया है। जब प्रभारों को प्रति पाली और प्रतिघंटा आधार पर निर्धारित किया जाना है, तब ऐसे पूर्णांकन के कारण दरों में पर्याप्त वृद्धि की अनुमति दी जाती है। संशोधित परिकलनों में दरों को केवल अगले रुपए तक पूर्णांकित किया गया है।

(xiii) उपर्युक्त उप-पैरा (ix) से (xii) तक की गई टिप्पणियों के शर्ताधीन किराया प्रभारों को संशोधित किया गया है। किराया प्रभारों के संशोधित परिकलन को दर्शाने वाला एक विवरण अनुबंध में संलग्न है।

(xiv) इस मामले के तथ्य 1995-96 में केवल एक बार (आपातकालीन) प्रचालन को दर्शाते हैं। इस मामले में प्रशुल्कों का निर्धारण विगत में की गई कार्रवाई को नियमित करना है। परंतु, यह भी स्पष्ट रूप से समझा जाना चाहिए कि यहां निर्धारित प्रशुल्क 1995-96 के एचपीसीएल प्रचालन के सीमित मामले तक ही लागू होंगे। यह आवश्यक है कि इस और अन्य समान मामलों में अंतर होना चाहिए और यह स्पष्टीकरण दिया जाता है ताकि अब निर्धारित प्रशुल्कों को अंतर-अंतरण के अन्य मामलों में लागू न किया जा सके।

इस मामले में दरें लागत कारक के अनुसार परिकलित की गई हैं, क्योंकि वे संदर्भगत एचपीसीएल प्रचालन से संबंधित विगत अवधि के दौरान लागू रही हैं। स्पष्टतः, इसे अन्य मामलों में लागू नहीं किया जा सकता, क्योंकि वे चालू वर्तमान लागत द्वारा शासित हैं। चालू वर्तमान लागत को इस कारण से भी अपनाना आवश्यक होगा कि अपवादात्मक मामलों को छोड़कर ऐसे मामलों में प्रशुल्कों (संशोधित) को पूर्व-प्रभाव से लागू नहीं किया जा सकता।

इन परिस्थितियों में केपीटी के लिए प्रशुल्कों के आगामी आम संशोधन/समीक्षा के लिए अपने प्रस्ताव में इस संबंध में संशोधित दरें शामिल करना आवश्यक होगा। यहां पर 60 दिन से अधिक के लिए केपीटी के परिसर में पड़े रहने वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निर्धारित करने के मामले में इस प्राधिकरण के दिनांक 5 जनवरी, 2001 के आदेश का उल्लेख करना उचित होगा, जिसमें केपीटी को वर्तमान प्रशुल्कों के संशोधन/समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव अगले चार महीने के भीतर प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया है।

(xv) यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि केपीटी ने जेआरके इंटरनेशनल के मामले में इस प्राधिकरण के आदेश को चुनौती दी है, जिसमें यह निर्णय था कि केपीटी की अपने बोर्ड के 9 जनवरी, 1997 के प्रस्ताव के माध्यम से अपने दरों के मान को संशोधित करने की कार्रवाई में कानूनी शक्ति की कमी है और इसलिए यह निरर्थक है। इस आदेश को गुजरात उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई है और केपीटी ने इस प्राधिकरण की स्थिति और सामान्य कार्यप्रणाली तथा विशेषकर जेआरके के मामले में इसके निर्णय के संबंध में विभिन्न कानूनी मुद्दे उठाते हुए सरकार (नौवहन मंत्रालय) को भी लिखा है। केपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों में से एक बोर्ड द्वारा की गई विगत कार्रवाईयों पर प्रश्नाधिकरण लगाने की इस प्राधिकरण की सक्षमता से संबंधित है। संदर्भित मामला केपीटी के प्रश्न का उत्तर है। केपीटी ने स्वयं इस मामले में यह माना है कि पत्तन द्वारा 1995 में अनंतिम रूप से दरें निर्धारित करने के निर्णय की इस प्राधिकरण द्वारा पुष्टि की जानी है। महापत्तन न्यास अधिनियम से धारा 52 हटाने पर यह प्राधिकरण ही एकमात्र सक्षम प्राधिकारी है, जो पत्तन प्रशुल्कों को अनुमोदित और अधिसूचित कर सकता है। यदि यह पूर्व-प्रभाव से प्रशुल्कों को अनुमोदित नहीं कर सकता, तब इस प्रकार के मामलों में कोई प्रशुल्क नहीं होगा और पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाएं 'निःशुल्क' हो जाएंगी। प्रशुल्कों को पूर्व-प्रभाव से निर्धारित करने की आवश्यकता को जानते हुए, विधि मंत्रालय ने भी स्पष्ट किया है कि प्राधिकरण ऐसा कर सकता है। तथापि, यह प्राधिकरण ऐसी शक्तियों का प्रयोग केवल वर्तमान में विचारार्थ जैसे मामलों में करता है। इस मामले में, प्रशुल्कों का पूर्व-प्रभाव से निर्धारण पत्तन द्वारा प्रस्तुत एक आवेदनपत्र पर आधारित है, जबकि जेआरके मामले में यह एक प्रयोक्ता द्वारा किए गए अभ्यावेदन पर आधारित था।

इस मुददे का यहां पर उल्लेख केपीटी के दोहरे दृष्टिकोण को दर्शाने के लिए किया गया है। वह इस प्राधिकरण से किसी मामले में पूर्व-प्रभाव से कार्रवाई करने के लिए संपर्क नहीं कर सकता, जब ऐसी कार्रवाई उसके अनुकूल हो और इस प्राधिकरण की ऐसा करने की सक्षमता पर प्रश्न नहीं कर सकता, जब निर्णय उसके पक्ष में न हो। पत्तन को यह जानना ध्याहिए कि इस प्राधिकरण द्वारा सभी मामलों में अपनाया गया दृष्टिकोण एकसमान, पारदर्शी और बिना भेदभाव वाला है, परंतु इसके निर्णय इसके समक्ष प्रस्तुत मामलों के गुण-अवगुणों के अनुसार अलग-अलग हो सकते हैं।

10.1 प्ररिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित दरों को पूर्व-प्रभाव से 10 नवम्बर, 1995 से अनुमोदित करता है और केपीटी को इन प्रावधानों को अध्याय-111—विविध प्रभार, मान 'ज'—पत्तन उपकरणों और संयंत्र के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची के अंतर्गत अपने दरों के मान में शामिल करने का निर्देश देता है :—

क्रम संख्या	संयंत्र का नाम	इकाई	दर (रुपए)
1.	केपीटी की 12" व्यास वाली पाइपलाइन के माध्यम से ओल्ड कंडला में डर्टी ब्लास्ट टैंक से खारीरोहर स्थित एचपीसीएल टर्मिनल और यिलोमतः पीओएल पदार्थों का अंतरण	8 घंटे या उसके भाग की प्रति पाली	5529/-
2.	12" व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़े डीजल चालित 600 एचपी पंप के लिए किराया प्रभार	प्रति घंटा या उसका भाग	584/-
3.	12" व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़े 519 एचपी के बिजली पंप के लिए किराया प्रभार	प्रति घंटा या उसका भाग	338/-
4.	16" व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़े 519 एचपी के बिजली पंप के लिए किराया प्रभार	प्रति घंटा या उसका भाग	337/-

10.2 उपर्युक्त अनुमोदित दरें नवम्बर, 1995 से अगस्त, 1998 की अवधि के दौरान चले केवल एचपीसीएल प्रचालन के सीमित मामले में लागू होंगी।

10.3 केपीटी को पुनः परामर्श दिया जाता है कि वे अपने दरों के मान के व्यापक संशोधन/समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव मई, 2001 तक प्रस्तुत करें।

10.4 केपीटी को यह भी निर्देश दिया जाता है कि वे इन दरों के अनुसार एचपीसीएल को (पहले) प्रस्तुत बिलों को संशोधित करें और की गई अधिक वसूली, यदि कोई है, की वापसी अद्यायगी करें।

एम. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/असा०/2000]

कैपीटी स्थित डर्टी स्लास्ट टैंक से खारीरोहर स्थित एथपीसीएल टर्मिनल तक और विलोमतः पीओएल पदार्थों के अंतरण के लिए किराया प्रभारों के संशोधित परिकलन को दर्शाने वाला विवरण

उपस्कर का नाम	12' व्यास वाली डीजल चालित पप डॉकलाइन	12'' व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़ा बिजली पप और एलबी इंजन	18'' व्यास वाली पाइपलाइन से जुड़ा बिजली पप और बिजली मोटर
परिसंपत्ति की मूल लागत(रुपए)	4,956,472	328,400	256,967
पर्तमान लागत	41,342,700	4,269,200	3,338,000
परिसंपत्ति का जीवनकाल (वर्षों की सं0)	20	35	35
प्रभावी पालियो की सं0	600	600	600
क्र.सं. विवरण	राशि(रु0)	राशि(रु0)	राशि(रु0)
क. नियत लागत			
1. व्याज	520,430	34,482	26,982
2. आय	297,388	19,704	15,418
3. मूल्यांकन (मूल लागत/जीवनकाल के वर्ष)	247,824	9,383	7,342
कुल नियत लागत	1,065,641	63,569	49,741
8 घंटे की प्रति पाली नियत लागत (उप-जोड़ क)	1,776	106	83
			78
ख. अर्ध-परिवर्तनीय लागत			
4. मरम्मत और नवीकरण (मूल लागत का 03.33%)	165,199	10,946	8,565
5. आकस्मिक प्रभार (मरम्मत और नवीकरण लागत का 15%)	24,780	1,642	1,285
6. पर्यवेक्षण प्रभार (मरम्मत और नवीकरण तथा आकस्मिक प्रभारों लागत का 20%)	37,996	2,517	1,970
कुल अर्ध-परिवर्तनीय लागत	227,975	15,105	11,819
प्रति पाली अर्ध-परिवर्तनीय लागत (उप-जोड़ ख)	380	25	20
			19
ग. परिवर्तनीय लागत			
7. मजूरी लागत प्रति वर्ष	1,222,255	318,000	318,000
8. आकस्मिक प्रभार (मजूरी लागत पर 12%)	183,338	47,700	47,700
9. पर्यवेक्षण प्रभार (मजूरी लागत और आकस्मिक प्रभारों का 10%)	281,119	73,140	73,140
कुल मजूरी लागत प्रतिवर्ष	1686,712	438,840	438,840
10. 8 घंटे की प्रति पाली मजूरी लागत	2,811	731	731
11. (क) 8 घंटे की प्रति पाली ईंधन लागत	0	2,400	1,056
(ख) 8 घंटे की प्रति पाली लुबीकेट लागत	0	375	250
(ग) मालभाड़ा और प्रहस्तन प्रभार (क और ख पर 10%)	0	278	131
12. मद स0 10 + 11 क + 11 ख + 11 ग पर 20% प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन	562	757	434
8 घंटे की प्रति पाली पर कुल परिवर्तनीय लागत (उप जोड़-ग)	3,373	4,541	2,602
8 घंटे की प्रति पाली दर (क+ख+ग)	5,529	4,872	2,706
प्रति घंटा दर	—	584	338
			337

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th March, 2001

No. TAMP/1/98-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby fixes the charges for inter-transfer of POL products between the Dirty Ballast Tank at Old Kandla and Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL) terminal at Kharrohar through the pipelines of the Kandla Port Trust, as in the Order appended hereto

SCHEDULE

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/1/98 - KPT

The Kandla Port Trust (KPT)

Applicant

~~ORDER~~(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a proposal submitted by the Kandla Port Trust (KPT) about fixation of charges for transfer of POL products from the Dirty Ballast Tank (DBT) in Old Kandla to the Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL) terminal at Kharrohar and vice versa through 12" dia pipelines owned and operated by the Port.

2.1. In its proposal, the KPT has mentioned the following points:

- (i). The KPT, since November 1995, has been transferring POL products from the DBT situated at the Oil Jetty in Old Kandla to the HPCL Terminal at Kharrohar and vice versa through the Port Trust's 12" dia pipeline on the basis of requisitions given by the Oil Companies.
- (ii). For the above said transfer of POL products, the Port Trust incur expenditure only on operation of the valves on the pipeline cited. The pumps installed by the Oil Companies are being utilised for inter-transfer of POL products.
- (iii). Based on calculation of hire charges considering Replacement cost of assets, Depreciation, Return on investment and other operating expenditure, the rate comes to Rs.10,915/- per shift of 8 hours or part thereof.
- (iv). The KPT Board has, however, approved a charge of Rs.10,800/- per shift of 8 hours or part thereof in its meeting held on 26 May 1998.

2.2. In this backdrop, the KPT has requested this Authority to approve the charges for transfer of POL products between the said two locations through KPT pipelines at Rs.10,800/- per shift of 8 hours or part thereof.

3. The HPCL was the only user of this facility. The matter was referred to the HPCL. It has opposed imposition of the said charges for the following main reasons:

- (i). The HPCL entered into a Memorandum of Agreement (MOA) on 10 November 1995 with M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd., to utilise their bunkering facilities in Kandla for bringing in HSD. The KPT has already charged wharfage at the rate of Rs. 35/- per MT for the entire product that has been transferred from the barge to the dirty ballast tank and then to the HPCL terminal through the port's pipeline. The proposed inter-transfer charges will amount to charging the user twice.

- (ii). The proposal for fixation of charges cannot be with retrospective effect. It has to be with prospective effect only.
- (iii). Discharge of product from barges into the Dirty Ballast Tank has improved the turnaround time of the barges, thereby increasing revenue to the KPT.
- (iv). The KPT has not created additional facilities like additional jetties, increase of draught, night navigation, etc., to meet the requirements of increasing POL traffic. In the light of inadequate facilities, the HPCL had to opt for barge discharging method, to maximise HSD throughput.
- (v). The cost calculation presented by KPT is excessive.

4.1. A joint hearing in this case was held in New Delhi. At the Joint hearing, the following submissions were made by the HPCL:

- (i). M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd., was a lessee of the KPT and had the facility of barges and the Dirty Ballast Tank.
- (ii). This was not a routine operation but limited to the period between October 1995 to August 1996.
- (iii). The HPCL was paying wharfage. There was dispute only about the Inter-transfer Charges (ITC); and, only about the ITC through the Dirty Ballast Tanks at that.
- (iv). The HPCL was not aware of the additional charge. This additional charge has also not been sanctioned by the Government. Had the HPCL known it earlier, they would not have entered into an agreement with M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Limited.
- (v). In the 1995 notification, there is no mention of the dolphin or the Dirty Ballast Tank.
- (vi). Even the KPT's letter of January 1996 was about the 1995 Gazette Notification. It had nothing to do with this special operation.
- (vii). The HPCL had a package deal with M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd. The KPT should have told the HPCL clearly about ITC. It was a crisis situation and the HPCL was racing against time in view of shortage in North India. The Government of India also ordered emergency operations. Therefore, in addition to the regular jetty, the HPCL had also to use the dolphin.
- (viii). The dolphin is a barge of about 2500 KL capacity whereas the Dirty Ballast Tank has a capacity of 4000 KL. It was a continuous operation. It was not a case of transfer from a regular storage facility. It was a device to provide for an emergency for a low tide when the barge might have to go back at once. In the case of Fixed Storage Tanks, whole tanker is unloaded and then the pumping starts.

4.2. The KPT has made the following submissions:

- (i). Wharfage is for use of the jetty / dolphin.
- (ii). There is an additional charge for the inter-transfer activity.
- (iii). Government sanctioned in 1995 inter-transfer charge and applied it retrospectively.
- (iv). The HPCL takes from jetty / dolphin to their storage place through the intermediary Dirty Ballast Tank (others take it directly). Even if the HPCL took

it directly, they will have to pay wharfage. Only, there will be no inter-transfer charge.

- (v). The dispute is about inter-transfer charge (ITC) and not about wharfage.
- (vi). The 1995, Government sanction was for ITC. It did not cover Dolphin. The proposal now is about the Dolphin.
- (vii). The HPCL knew that it had to pay ITC. In January 1996, the KPT had called a meeting and advised the HPCL accordingly.
- (viii). The HPCL took permission from the OCC. The OCC permitted it but the HPCL was still not paying. The HPCL was required to deposit in advance. The Port has had to recover dues from the shipping accounts of the HPCL.
- (ix). Special permission was given for this operation.
- (x). The time limit on account of tide applies only to Dolphin and not to regular oil jetty.
- (xi). If there was a doubt, the HPCL should have asked the KPT. The KPT should not be blamed for not clarifying the position about ITC.
- (xii). The agreement says that the HPCL shall pay whatever charges are in vogue and whatever are levied in future.
- (xiii). For barge operation at Dolphin, dirty ballast back up is inevitable. It is a definite storage point. It is not a continuous process.
- (xiv). Special pipeline was laid for which permission was given to the HPCL. M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd., may have laid it as the Contractors of the HPCL.

5.1. After the joint hearing, the KPT was requested to supply the following information / clarifications:

- (i). Whether the proposal sent to the MOST in 1995 did make a request for giving retrospective effect to it.
- (ii). Whether the Order passed by the Government did specifically say that it would have retrospective effect.
- (iii). Whether the ballast tank was being used after August 1996.
- (iv). The KPT to work out revised costing, a copy of which will be sent to the Authority as well as to the HPCL.
- (v). Whether the cost of the pipeline has been fully depreciated.
- (vi). Whether it will be justified to take the capital value of the pipeline at the current price.

5.2. In its reply, the KPT has submitted the following information / clarifications:

- (i). Even though Board did not specifically approve the charges to be recovered with retrospective effect, since the work was carried out prior to Notification, the charges were recovered. Even prior to year 1988 inter-transfer charges were recovered at Rs. 7.00 per ton as per the approved scale of rates. The Board Resolution was approved by the Ministry and published in the Extraordinary Gazette of Government on 29.09.1995.
- (ii). The Order passed by the Government did not specifically say to recover the inter-transfer charges from retrospective effect.

- (iii). No inter transfer of POL products from Dirty Ballast tank to HPCL's tank at Kharrohar took place after 22 August 98.
- (iv). Revised costing incorporating the booster charges will be forwarded after approval by the KPT Board.
- (v). Though the pipeline has outlived its life and fully depreciated, depreciation is to be considered and that too at the current prices based on the following factors:
 - (a). As per the costing principle, even though the life of the asset is expired, the asset is still in use. Depreciation shall be considered for calculation of cost/rate of hire charges.
 - (b). The life of the asset is extended by incurring huge O&M expenditure and keeping the pipeline in working condition. The Port has incurred huge expenditure on keeping the pipeline in working condition during the years 1993-94 to 1997-98. It is, therefore, necessary to take the life of the pipeline at the current prices even after depreciation.

6.1. In its revised proposal, the KPT has suggested a charge of Rs.11,400/- per shift of 8 hours or part thereof as against the original proposal of Rs.10,800/- per shift of 8 hours or part thereof by increasing the staff and stores charges. In addition, separate charges for diesel / electric pumps of different horsepower have also been included. The KPT has explained that the revision of proposed charges have been made in the light of an audit objection regarding non-inclusion of charges for utilisation of Booster pumps in its earlier proposal. In working out the charges, interest @ 10.5% on original capital cost, return at 6% on original capital cost, depreciation at present day cost, cost of repairs and renewals (@ 3 $\frac{1}{3}$ %, of the present day cost), incidental charges (@ 15%, of repair and renewal cost), and supervision charges (@ 20% on repairs and incidental charges) have been taken into consideration.

6.2. The revised proposal of the KPT is given below:

Sl. No.	Name of Plant	Unit	Rate (Rs.)
1.	Transfer of POL products from DBT at Old Kandla to HPCL Terminal at Kharrohar and vice versa through 12" dia pipeline.	Per shift of 8 hrs. or part thereof.	11,400/-
2.	Hire charges for diesel operated pump 600 HP connected with 12" dia pipeline	Per hour or part thereof.	650/-
3.	Hire charges for electric pump 519 HP connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof.	400/-
4.	Hire charges for electric pump 519 HP connected with 18" dia pipeline.	Per hour or part thereof.	400/-

7. The revised proposal was sent to HPCL for their comments. In the meanwhile, another joint hearing was held on 20 September 99 at the KPT premises. At the joint hearing the following submissions were made:

The Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). Wharfage in this operation includes charge for use of pipeline. The charge of Rs 35/- PMT from Jetty to HPCL terminal includes 10 kms of pipeline
- (ii). Due to insufficiency of the KPT installations to carry their product from Dolphin to HPCL terminal, the HPCL were compelled to enter into a contract with M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd.
- (iii). Since no additional service was provided by the Port, there is no case for additional charge. On the contrary, the HPCL was forced to incur additional expenditure. Therefore, HPCL should be given some refund.

- (iv). The KPT might own the DBT. But, it was leased by them to M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd. M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd., paid the KPT for use of the DBT. The HPCL have entered into a separate agreement with M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd., for use of the DBT. There is, therefore, no 'transfer' to justify Inter-transfer Charges (ITC).
- (v). Since this operation speeded up the turnaround time of vessels, the KPT was benefited.
- (vi). The HPCL had not received any 'notice' about the additional charge at the start of the operations.
- (vii). The KPT had not taken the Central Government sanction. As such, the rate claimed by the Port was null and void.
- (viii). The principle adopted for accounting / costing is erroneous.
- (ix). The KPT has claimed 'depreciation' even after the investment is fully paid up.
- (x). The KPT has calculated depreciation at present day cost – 40% escalation – which is too steep. Basis for this has not been explained by the Port.
- (xi). Even the (objectionable) costing has been unilaterally revised by the Port.
- (xii). The KPT has retained HPCL money. The KPT may be ordered to refund it. Payments, if necessary, will be made after TAMP takes a decision.
- (xiii). The KPT relies on clauses 15 and 26 of the letter of allotment. Clause 15 covers only wharfage. It does not cover ITC.
- (xiv). The HPCL was unaware of the additional charge. Apparently, the KPT itself was unaware. Otherwise, the allotment letter would have mentioned it.
- (xv). Clause 26 talks of 'rules and regulations'. ITC can not be covered by that.
- (xvi). Rs.35/- PMT covers wharf to terminal situated 10 kms. away. If HPCL go to an intermediate tank at a distance of 200 mtrs., how can the KPT still collect Rs.35/- PMT and an additional ITC?
- (xvii). KPT's costing must cover only the pipeline upto DBT and not the 10 km pipeline.

The Kandla Port Trust (KPT)

- (i). The HPCL has saved demurrage due to the present operation. The HPCL got more material for keeping their refinery running.
- (ii). For ITC, transfer of title is not relevant. 'Operation of valves' is necessary. Indian Oil Corporation pays ITC for Jetty to FST to Kharrohar although all tanks are owned by it.
- (iii). M/s. Jaisu Shipping Co. Pvt. Ltd., took DBT for bunkering for this operation. HPCL used the KPT pipelines and the KPT have to operate valves. ITC is for the operation of valves and utilisation of booster pumps.
- (iv). It is not a continuous operation. The barge discharges into the DBT. Thereafter, pumping from DBT to HPCL starts and therefore, the ITC.
- (v). Resident Audit Officer has objected for not charging the ITC.

8.1. After the joint hearing, the HPCL was given three weeks time to file written submissions especially covering the points about objectionable costing done by the KPT. In its written submissions, the HPCL has made the following points:

- (i). The claim of the KPT should be rejected as the rate was not sanctioned by the Central Government and published by the Board in Official Gazette under Section 52 of the MPT Act.
- (ii). There is no element of *quid pro quo* for the fee being charged by the KPT for services rendered by asking for charges for use of 12" dia pipeline. The HPCL is being made to pay ITC only for additional usage of pipeline from Dolphin Jetty to DBT for which only a pipeline of 200 mts. length and associated boosters, valves are used additionally. The extra service, if any, are only in respect of the 200 mts. length pipeline and associated valves and not the entire 10 km. length 12" dia pipeline (which usage would any way have been included in the Wharfage being charged at Rs.35/- PMT).
- (iii). The KPT cannot charge interest on original capital cost alongwith return on original capital cost plus repairs, maintenance and other overheads of the 12" dia pipeline and at the same time, charge HPCL proportionate depreciation on replacement cost at the present day prices. This is against all accounting norms and principles. Assuming, though not admitting that HPCL is to be charged for use of the 12" dia pipeline, the depreciation on replacement cost cannot be charged.
- (iv). The original capital cost has not been provided by the KPT. Similarly, the present day cost of the pipeline has also not been provided and no proof has been submitted for the same. The original capital cost and the present day cost mentioned are merely some figures without any substantive documents.
- (v). The present day cost has been worked out by adding an element of 40% escalation per year, which is very high. It is well known that the entire steel industry is in a state of recession for the last 10 years or so and escalation in rates, if any, can at best be 2% to 3% per annum and certainly not 40% per annum.
- (vi). The supervision charges are duplicated under fixed cost at 20% of repairs, renewals and incidental charges and also appears in staff and stores charges. This cannot be permitted and should be disallowed. Moreover, the supervision charges at 20% is more than the general accepted norms or overheads being only 10% component of the cost as per recognised costing principles.
- (vii). The incidental charges mentioned are to be disallowed as it has not been clarified as to what these incidental charges are.
- (viii). The management and general administration overheads of 20% is too high as normally 10% of the cost is taken as the management and general administration overheads.
- (ix). The life of the pipeline has been shown as 20 years for the purpose of depreciation which is incorrect as can be seen from the fact that the present pipeline itself has already survived 23 years. To that extent, the depreciation cost is also incorrect.
- (x). The costing principles of charging on the basis of usage in time i.e., for particular shifts or hours for use of the 12" dia pipeline is different from the wharfage charges which is being charged on per ton basis and hence there is no uniformity. For this reason also, this method of calculation should not be permitted for fixing tariff.

8.2. The KPT has furnished on 14 March 2000 its observations on the comments made by the HPCL. The comments of KPT are summarised below:

- (i). The KPT is well aware of the requisites of prior sanction of tariff under Section 52 of Major Port Trust Act. In this case, the services were required to be rendered immediately to the HPCL due to oil crisis and sanction of Scale of Rates would have taken a lot of time. Therefore, "provisional inter-transfer charges" of Rs.10,820.00 per shift of 8 hours or part thereof based on already approved Scale of Rates for inter-transfer charges published in the Gujarat-Government Gazette of October 1996 has been recovered. The rate for the inter-transfer charges for transfer of POL products from Dirty Ballast Tank at old Kandla to HPCL terminal at Kharrohar and vice versa through KPT's 12" dia pipeline after getting it approved from the Board had been sent to TAMP for approval. Once the services has been rendered, the HPCL is bound to make the payment to the KPT.
- (ii). The vessel has to pay Rs.35/- per tonne as the wharfage charges for berthing the ship alongside oil jetty along Dolphin irrespective of the distance. M/s. N.P. Patel, storage tank, M/s. Kesar Enterprises Storage Tank are also paying the same wharfage of Rs.35/- per tonne. The operation of unloading the daughter ship from Dolphin to Dirty Ballast Tank comes under wharfage charges and subsequently shifting of product from Dirty Ballast Tank to HPCL Terminal at Kharrohar falls under Inter Transfer Charges.
- (iii). Interest on original capital cost alongwith return on original Capital cost plus repairs, maintenance and over heads etc., has been recovered according to the Government guidelines issued for the fixation of hire charges.
- (iv). Depreciation on the replacement cost has been made upon the guidelines of MPRC's Report and also upon the TAMP's guideline. Cost of the pipelines which were considered in costing the charges, were collected from the present market rates which comes out to Rs. 4,13,90,000.00. [The details of original cost on the basis of current market value has been annexed with the comments of the KPT.]
- (v). Even if a 40% escalation per annum is considered on the original capital cost with life span of 20 years and also the substantial amount of repair and maintenance cost for number of years is taken into account, the present day cost is more than justified.
- (vi). The supervision charges at two places and hire charges for the equipments have been fixed as per the policies made by Government. Hence KPT can not charge less on its own. The KPT charge supervision charges @ 20.75% for the works and 20% for the fixation of hire charges of the equipments, whereas the CPWD ceiling limit for supervision charges is 23 1/4%.
- (vii). Incidental charges and the Management and General Administration overheads are recovered as per the Government guidelines and formats.
- (viii). Due to proper maintenance and care, the life span of the pipeline has increased even though the life span of the pipeline has been shown as 20 years. Depreciation of the present cost has been taken as per Government approved format.
- (ix). The hire charges are worked out on shift basis for inter-transfer charges from FST to oil companies at Kharrohar and between various companies terminal at Kharrohar approved by Government vide extraordinary Gazette of Gujarat Government. On the same analogy inter-transfer charges have been levied on the HPCL.
- (x). Wharfage charges are based upon the volume factor and charges for transfer of POL products is based on time usage factor and therefore can not be compared. Beside this, wharfage charges are based upon per tonne unit

whereas transfer of POL products charges are value based, which implies that the prices are set relative to value of services rendered and perceived ability and willingness of user to pay.

9. Based on the records available, and with reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). It was a one time operation that had taken place from 10 Nov. 1995 to August 1996. This operation had to be done to meet the shortage of Diesel supply in North India and in view of the Govt. of India directive to speed up such supplies.

(ii). The HPCL had already paid wharfage on cargo landed. The proposal is about fixing tariffs for inter-transfer of HSD from the dirty ballast tank to Kharrohar through the KPT pipelines. The HPCL has disputed this proposed charge arguing that such transfer should be seen to be covered by the wharfage paid.

The KPT wharfage schedule does not contain any condition that wharfage levied on POL products covers transfer of products through the Port's pipelines to storage tanks of oil companies at Kharrohar. The KPT argument that the HPCL had used KPT pipelines to transfer POL products to its storage tanks, which made them liable to pay additional charges merits consideration. In the absence of a specific condition in the Scale of Rates, wharfage levied can be seen to cover the handling of cargo at berth / jetties. Lateral movement thereafter will be a separate activity and if Port's properties are used for this, a separate charge can justifiably be demanded by the Port. Incidentally, for a similar operation, the Indian Oil company pays inter-transfer charges from foreshore terminal to Kharrohar storage tanks; and, a specific charge for such transfer is prescribed in the Scale of Rates of the KPT. The KPT has only proposed to extend this principles followed in case of one oil company to a similar operation carried out by another oil company. If the KPT had not done so, it would have been faulted for being discriminatory. That being so, there can not be any doubt about the prescription of a separate charge for inter-transfer of POL products.

(iii). The HPCL's reference to the lease of the DBT to Jaisu Shipping is not relevant. Lease of DBT is for using it as an intermediate storage point. The proposed levy is for using the KPT pipelines and to compensate for the expenditure incurred by the KPT towards operation of pipeline valves.

(iv). The KPT has nowhere in its proposals, either in the original or in the revised versions, mentioned that the proposed rates need to be approved retrospectively to cover the actual period during which the operation had taken place. In any case, the approval of the proposal will have to be with retrospective effect, as prospective approval will have no meaning since the operation itself is no longer carried out after August 1996.

(v). The HPCL's pleadings of its ignorance of such levy and shifting the onus on the KPT for informing it about the charge seem to be untenable. It is noteworthy that the KPT has maintained that it had informed the HPCL in January 1996 about payment of inter-transfer charges. The KPT has also mentioned that the HPCL had OCC's permission to pay this charge. This statement of the KPT has not been denied by the HPCL.

As has been mentioned earlier, the KPT Scale of Rates at the material time contained a provision for levy of inter-transfer charges from foreshore terminal to Kharrohar. Any new operation, that too carried out under emergent circumstances, can not be seen to have been allowed by the Port free of cost, in the absence of specific rates in its Scale of Rates. And, a Port can not refuse to undertake an emergent operation only because there is no provision to levy charge on the new operation. The KPT had allowed the HSD handling

through the DBT to Kharlohar and levied provisional charges at the rate prescribed in its Scale of Rates for a similar operation. It is noteworthy that rates for similar operations were notified in the Gazette on 29 Sept. 1995 i.e. well before the commencement of the HPCL operation. That being so, the objection of the HPCL about retrospective fixation of rate deserves to be overruled.

(vi). Notwithstanding the above position for a retrospective fixation of rate, the casualness with which the KPT handles tariff matters requires a special mention. In this case, the operation had commenced in Nov. 1995. As approved rates were not available, the KPT had immediately applied provisionally rates available for similar operation. Thereafter, it took nearly 3 years for the KPT to realise that the interim approach followed by it should be regularised by seeking approval of the competent authority. The reasons why it could not approach the concerned authority with a proposal to approve a regular rate within a reasonable period after commencement of this operation can not possibly be explained by the Port with any acceptable justification.

The practice followed by the KPT in levying provisional charges and subsequently approaching this Authority for retrospective revision / fixation of rates has been commented upon critically by this Authority in some other cases. The KPT should note that this Authority will not entertain henceforth any proposal from the KPT for a retrospective revision of tariffs unless a special consideration emerges to do so; and, if the Port still wants to adopt such an approach in future also, it will be at its own risk and responsibility.

(vii). The HPCL has argued that the KPT can reasonably seek charges for the additional usage of a pipeline from Dolphin jetty to Dirty Ballast tank. Its contention is that the extra service, if any, is limited to the 200 mtrs of this stretch and not the entire 10 km length of 12" dia pipeline of the KPT.

The 12" dia pipeline of the KPT from DBT to Kharlohar is to be seen as a common user facility. The KPT is demanding compensation for use of this facility and not for any additional services rendered. The entire cost of the DBT – Kharlohar pipeline is not sought to be recovered from the HPCL. The proposal is to fix hire charges on a usage time basis for use of this pipeline. As has been mentioned earlier, wharfage levied on cargo is not for using the pipeline from DBT to Kharlohar for transfer of products. The HPCL can not deny that it had not used this pipeline for transfer of products to its terminal at Kharlohar. That being so, it has to pay hire charges for the entire stretch of pipeline on a proportionate basis depending on the hours the pipeline had carried HPCL's products.

(viii). The KPT had initially proposed a rate of Rs. 10,800/- per shift for inter- transfer keeping in view the same rate available for similar operations of IOC foreshore terminal. Subsequently, the Port has revised the rates in view of the Audit objections about non-charging for utilisation of Booster pumps used in the transfer operation. It appears reasonable to levy a charge for port's pumps used for transfer of POL products apart from inter-transfer charge for using Port's pipelines.

(ix). The HPCL has objected to the cost calculations given by the KPT. One of the main objections is that the pipeline has fully depreciated and hence depreciation cost can not be considered. It is to be recognised that the value of asset pressed into service is relevant for assessing the cost of service. The HPCL had physically used this facility irrespective of the fact that it was fully depreciated (from accounting point of view). It is noteworthy that the HPCL was not a dedicated user of this facility and hence it did not contribute to the depreciation of the asset in the past. It is relevant here to point out that none of the Indian ports follow the principles of the marginal cost pricing. That being so, such approach only in this case can not be reasonably adopted.

The KPT has, however, considered replacement cost of asset for arriving at depreciation. While fixing cost based tariffs, this Authority has been considering depreciation as well as capital cost only on historical value and not on replacement cost basis. Even in a KPT case relating to fixation of hire charges for M.L. Surajbari, this issue has been specifically dealt with and this Authority had decided to continue with costings based on historical value of assets. In line with the general practice followed by the Authority for tariff fixing, in the instant case also the depreciation of assets is to be considered on historical value. Accordingly, the cost calculations given by the KPT have been revised to this extent.

- (x). The KPT has estimated repair & renewal cost also based on Replacement cost of asset. For similar reasons mentioned above in respect of depreciation, this item has also been revised considering original cost of asset.
- (xi). The percentages of various overheads considered in cost calculations are not justified with reference to 'actuals' for the past period in this case by the KPT. It has, however, been noticed that these percentages are the same as those applied by the KPT while working out the hire charges of floating craft and equipment in some other case. That being so, revision of percentage of overheads considered by the KPT is not necessary and the HPCL objections in this regard are dismissed. Likewise, the ROCE considered by the KPT is in line with the approach approved by this Authority in respect of other ports and hence it is approved.
- (xii). The KPT has rounded off the hire charges arrived at based on cost calculation and proposed rates by rounding off these figures to the nearest Rs. 50/-. When the charges are to be prescribed on per shift and per hour basis, such rounding off allows substantial increase in rates. In the revised calculations, the rates have been rounded off to the next Rupee only.
- (xiii). Subject to the observations made in sub-paras (ix) to (xii) above, the hire charges have been revised. A statement showing the revised working of hire charges is Annexed.
- (xiv). The fact of this case represents a one time (emergency) operation in 1995-96. The fixation of tariffs in this case is to regularise the action taken in the past. But, it must be clearly understood that the tariffs fixed here will apply only to the limited case of the HPCL operation of 1995-96. It is necessary to distinguish this and other similar cases and give this clarification so that the tariffs fixed now do not come to be applied to other cases of inter-transfer.

The rates approved in this case are computed with reference to cost factors as they are obtaining during the relevant period in the past relating to the HPCL operation in reference. Obviously, this cannot apply to other cases that are to be governed by current day cost. It will be necessary to go by current day cost also for the reason that in the absence of exceptional considerations, there cannot be retrospective application of (revised) tariffs in such cases.

In the circumstances, it will be necessary for the KPT to incorporate revised rates in this regard in its proposal for the next general revision / review of tariffs. It will be relevant here to refer to this Authority's Order dated 5 January 2001 in the case of fixing storage charges for cargo lying inside the KPT premises for more than 60 days wherein the KPT has been advised to come up with a comprehensive proposal for revision / review of the existing tariffs within the next four months.

- (xv). It is relevant here to mention that the KPT has challenged the Authority's Order in JRK International case where the decision was that the KPT's action to modify its Scale of Rates through its Board's resolution dated 9 Jan. 1997

lacked any legal force and hence it was null and void. This Order is challenged in the Gujarat High Court and the KPT has also written to the Government (Ministry of Shipping) raising various legal issues relating to the Authority's status and functioning in general and its decision in the JRK case in particular. One of the issues raised by the KPT is about the competence of this Authority to question the past actions taken by the Board. The case in reference provides the answer to the KPT's query. The KPT itself has recognised in this case that this Authority has to ratify the decision of the rate provisionally fixed by the Port in 1995. With Section 52 deleted from the MPT Act, this Authority is the only competent authority to approve and notify port tariffs. If it cannot approve tariffs retrospectively, in cases like this there can be no tariff; and, the services provided by the port may have to go 'free of cost'. Recognising the need to have the power to fix tariffs retrospectively, the Ministry of Law has also clarified that this Authority can do so. This Authority is, however, exercising such powers only in exceptional cases like the one presently under consideration. In this case, retrospective fixation of tariffs is based on an application filed by the Port whereas in the JRK case it was based on a representation made by a user.

This point is highlighted here to show the duality in the KPT's approach. It cannot approach this Authority to look into a matter retrospectively when such action is favourable to it and question this Authority's competence to do so, when the decision is not in its favour. The Port should recognise that the approach adopted by this Authority is uniform, transparent and unbiased in all cases; but, its decisions can vary depending upon the merits of cases presented before it.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind the Authority approves the following rates with retrospective effect from 10 November 1995 and directs the KPT to include these provisions in its Scale of Rates under Chapter III- Miscellaneous Charges; Scale 'H' ~ Schedule of Charges for the use of Port appliances and plant:

Sl. No.	Name of Plant	Unit	Rate
(i).	Transfer of POL products from dirty ballast tank in Old Kandla to the HPCL terminal Kharirohar and vice versa through KPT's 12" dia pipeline.	Per shift of 8 hours or part thereof.	Rs. 5529/-
(ii).	Diesel operated pump (600 HP) connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof.	Rs. 584/-
(iii).	Electric Pump (519 HP) connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof.	Rs. 338/-
(iv).	Electric Pump (519 HP) connected with 16" dia pipeline.	Per hour or part thereof.	Rs. 337/-

10.2. The above mentioned rates approved shall apply only to the limited case of the HPCL operation carried out during the period from November 1995 to August 1998.

10.3. The KPT is once again advised to come up with its proposals for comprehensive revision / review of its Scale of Rates by May 2001.

10.4. The KPT is also directed to revise with reference to these rates, the bills (earlier) raised by it against the HPCL and arrange for refunds of excess recoveries made, if any.

ANNEX

**Statement showing revised working of hire charges for transfer of POL products
from Dirty Ballast Tank at the KPT to HPCL Terminal at Kharlohar and vice versa.**

	Name of the Equipment	12" Dia Dockline	Diesel Operated Pump	Electric Pump and L.B. Engine (connected to 12" dia pipeline)	Electric Pump & Electric Motor (connected to 18" dia pipeline)
Sr no	Particulars	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)
A	FIXED COST				
1	Interest	520,430	34,482	26,982	25,463
2	Return	297,388	19,704	15,418	14,550
3	Depreciation (original cost/life in years)	247,824	9,383	7,342	6,929
	Total Fixed Cost	1,065,641	63,569	49,741	46,941
	Fixed cost Per Shift of 8 hrs (sub total a)	1,776	108	83	78
B	SEMI VARIABLE COST				
4	Repairs & Renewals (03.33% of original cost)	165,199	10,946	8,565	8,083
5	Incidental charges (15% of repairs & renewal cost)	24,780	1,642	1,285	1,212
6	Supervision Charges (20% of repairs and renewals and incidental charges)	37,996	2,517	1,970	1,859
	Total semi variable cost	227,975	15,105	11,819	11,154
	Semi variable cost Per Shift (sub total b)	380	25	20	19
C	VARIABLE COST				
7	Wage Cost per annum	1,222,255	318,000	318,000	318,000
8	Incidental charges (15% on wage cost)	183,338	47,700	47,700	47,700
9	Supervision Charges (20% of wage cost & incidental charges)	281,119	73,140	73,140	73,140
	Total Wage cost per annum	1,686,712	438,840	438,840	438,840
10	Wage cost Per Shift of 8 hrs	2,811	731	731	731
11	a) Fuel Cost per shift of 8 hrs	0	2,400	1,058	1,056
	b) Lubricant Cost per shift of 8 hrs	0	375	250	250
	c) Freight & handling charges (10% on a & b)	0	278	131	131
	Management & Gen Admin 20% on item				
12	(10+11(a)+11(b)+11(c))	562	757	434	434
	Total Variable cost Per Shift of 8 hrs (sub total c)	3,373	4,541	2,602	2,602
	Rate Per shift of 8 HRS (a+b+c)	5,620	4,672	2,705	2,699
	Rate per hour			584	338
					337